Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 78 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 maart 2015

Met deze brief wil ik u informeren over de inmiddels ontvangen reactie van mijn Deense collega op de door mij gevraagde concessie aangaande uitbreiding van het vaargebied en op berichten die mij vanuit de sector bereiken omtrent vermeende discriminatie van de Nederlandse zeegaande zeilschepen.

Vaargebied Nederlandse zeegaande zeilschepen op de Oostzee

Aan mijn Deense collega, de heer Sass Larsen, Minister voor «Business and Growth» in Denemarken, heb ik voorgesteld om schepen die voldoen aan striktere veiligheidseisen, toe te staan ook buiten de zone tot 20 zeemijlen uit de Deense kust te varen. Helaas houdt mijn Deense collega vast aan het standpunt dat de zeegaande zeilschepen slechts buiten de bedoelde zone kunnen varen indien de schepen voldoen aan de corresponderende internationale of Europese veiligheidseisen. Dat betekent in de praktijk dat een zeegaand zeilschip dat buiten de zone tot 20 zeemijlen vaart, aan de eisen van het SOLAS-verdrag moet voldoen.

Met Denemarken is echter wel overeenstemming bereikt om het vaargebied bij de Duitse «Kieler Bucht» uit te breiden. Daardoor kunnen schepen die zijn gebonden aan het vaargebied tot maximaal 5 zeemijlen uit de kust varen in een ruimer vaargebied. Hierdoor kunnen deze schepen de oversteek maken naar Duitse wateren. Daarnaast is het voor Nederlandse zeegaande zeilschepen mogelijk om gebruik te maken van een bilaterale overeenkomst tussen Denemarken en Zweden om de oversteek van Denemarken naar Zweden te kunnen maken via de Øresund.

Discriminatie

Tevens heb ik aan mijn Deense collega toegelicht dat ik verschillende signalen betreffende vermeende discriminatie van Nederlandse zeilschepen heb ontvangen vanuit de sector. De heer Sass Larsen heeft mij in zijn reactie verzekerd dat er geen sprake is van discriminatoire eisen

kst-31409-78
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

die worden gesteld aan Nederlandse of enig andere buitenlandse zeilschepen. Mijn Deense collega stelt voor om, wanneer deze signalen blijven aanhouden, een brede handhavingcampagne op te zetten gericht op zeegaande zeilschepen. Ik verwijs in dit verband tevens naar mijn antwoorden op de vragen van het lid de Vries van uw Kamer[1].

Reeds in een eerder stadium heb ik begrepen dat Denemarken sommige schepen met een historische karakter aanmerkt als «worthy of preservation». Wanneer een schip als zodanig wordt aangemerkt gelden specifieke veiligheidseisen en wordt het vaargebied per individueel schip bepaald. Met name dit laatste maakt het bijzonder moeilijk om vast te stellen of er sprake is van discriminatie. Op dit moment kan ik slechts vaststellen dat er geen harde bewijzen zijn dat er sprake is van discriminatoire eisen voor Nederlandse zeegaande zeilschepen. Ook de Europese Commissie heeft dit vastgesteld in haar afwijzing van de klacht van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) tegen Denemarken.

Vervolg

Over het oplossingsvoorstel, dat de voorwaarden bevat om in Deense wateren te kunnen varen, en over de stand van zaken daarvan heb ik u geïnformeerd middels de antwoorden op de vragen van het lid Bashir van uw Kamer. Naar aanleiding van de reactie van mijn Deense collega zal het vaargebied voor de vaart van en naar Deense havens beperkt zijn tot maximaal 20 zeemijlen uit de kust wanneer het schip aan de meest moderne Nederlandse eisen voor lekstabiliteit voldoet. Is dat niet het geval, dan zal dit beperkt zijn tot 5 zeemijlen uit de kust. Bij de Duitse «Kieler Bucht» is het vaargebied echter ruimer dan 5 mijl uit de kust. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de definitieve inhoud van het oplossingsvoorstel. De BBZ heeft inmiddels aangegeven akkoord te zijn met het oplossingsvoorstel en mijn voornemen is om nu zo snel mogelijk tot een formele afronding te komen.

Ik wil hier nog het volgende aan toevoegen. In het oplossingsvoorstel is tevens opgenomen dat Denemarken en Nederland het onderling oneens zijn over de vraag of het SOLAS-verdrag en/of de Europese richtlijn 2009/45/EC inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, van toepassing zijn op de (Nederlandse) zeilschepen. Ik moet helaas constateren dat Nederland geïsoleerd staat met haar opvatting dat het genoemde verdrag en de richtlijn in dit geval niet van toepassing zijn. Tot op heden heeft geen enkel ander Europees land aangegeven onze opvatting te onderschrijven. Integendeel, de conclusies die te lezen zijn in het onlangs verschenen eindrapport van de Ierse Marine Casualty Investigation Board (MCIB) over het vergaan van het Nederlandse zeilschip «Astrid» voor de Ierse kust op 24 juli 2013, laten niets aan duidelijkheid te wensen over. De Ierse autoriteiten zullen erop gaan toezien dat zeegaande zeilschepen, zoals de «Astrid», voldoen aan de eisen zoals neergelegd in internationale conventies en Europese richtlijnen.

Mijn conclusie is daarom dat ik, ondanks de inperkingen van het vaargebied, verheugd ben dat er een oplossingsvoorstel ligt waar zowel Denemarken als Nederland achter kan staan. Naar mijn mening is met dat oplossingsvoorstel ook het maximaal mogelijke resultaat behaald.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[1] Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 568